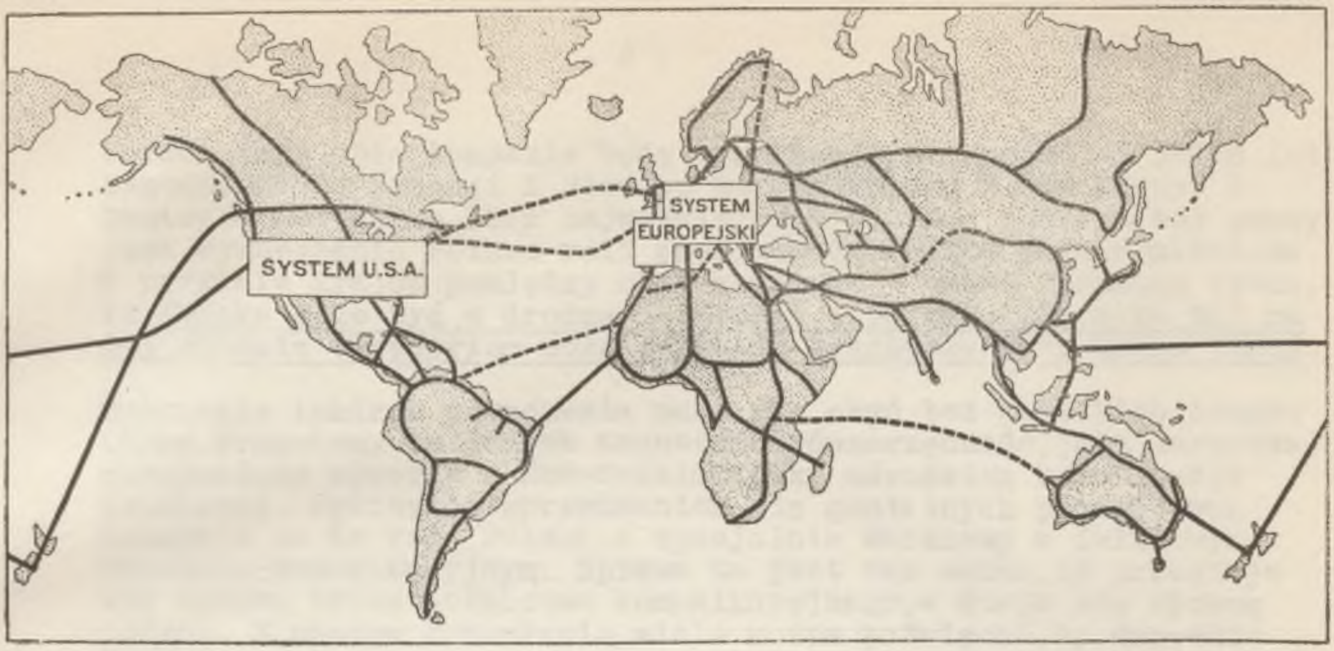


MIESIĘCZNY PRZEGLĄD KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

WYDAWCA P.L.L. „LOT" Sp. z o. o. – WARSZAWA, NOWOGRODZKA 49, – TEL. 563-60.

Nr. 7/8 Październik/Listopad 1938 r.

Czy Warszawie i Polsce uda się stać węzłem komunikacji Atlantyckiej.

Pan American Airways, najpotężniejsza kompania lotnicza Stanów Zjedn. zawarła ostatnio umowę 15-letnią z Amer.Export Airlines, kompanią lotniczą, zorganizowaną przez armatorów okrętowych Stanów Zjednoczonych w sprawie komunikacji lotniczej Ameryki z Europą. Ewenement ten jest bardzo ważnym i charakterystycznym dla przyszłości lotnictwa komunikacyjnego a dla Polski stwarza duże możliwości, których wyzyskanie lub zaniedbanie może stanowić o jej " to be or not to be " lotnictwa komunikacyjnego.

Umowa ta przewiduje podział zainteresowań obu tych kompanij na Północnym Atlantyku i w Europie, usuwając równocześnie tak groźną sprawę konkurencji towarzystw amerykańskich na tym najważniejszym szlaku komunikacyjnym. Obie kompanie mają wykonywać po równej ilości lotów przez Atlantyk, ponadto Pan American Airways zastrzegło sobie wykonywanie na tym szlaku, przynajmniej raz miesięcznie, lotu dookoła kuli ziemskiej.

Podział zainteresowań jest następujący:

Pan American Airways przypada w udziale komunikacja ze Stanów Zjednoczonych, z Kanadą, Nową Fundlandią, Bermudami, Irlandią, Wielką Brytanią, Holandią, Szwecją, Norwegią, Danią, Islandią, Litwą, Łotwą, Estonią, Finlandią i Czechosłowacją.

American Export Airlines - ze Stanów Zjednoczonych, z Italią, Jugosławią, Albanią, Grecją, Bułgarią, Rumunią, Turcją, Półn. Afryką, Egiptem, Sudanem i Abisynią.

Oprócz tego obie kompanie będą wykonywały przynajmniej jeden lot tygodniowo do Francji i Niemiec we współpracy z Air France i Deutsche Lufthansa.Lecz najważniejszym dla nas punktem tej umowy jest wyznaczenie Polsce roli specjalnej. Polska jest wymieniona w podziale krajów pomiędzy obie kompanie - umowa zaznacza tylko, iż Polska może być w drodze na Wschód albo ominięta,albo też na jej właśnie terytorium może nastąpić złączenie tych dwóch linij.

Znaczenie takiego połączenia może się obyć bez wszelkich komentarzy.Pragniemy tu jednak zaznaczyć równorzędność,jaką Warszawa otrzymałaby wówczas z New-Yorkiem,jako ośrodkiem komunikacji lotniczej. Byłoby to sprawdzeniem się genialnych przewidywań Leseps'a co do roli Polski,a specjalnie Warszawy w światowym systemie komunikacyjnym. Sprawa ta jest tak ważną,iż przestaje być sprawą tylko lotnictwa komunikacyjnego,a staje się sprawą polską. W naszym rozumieniu wiele można poświęcić,by zapewnić Warszawie rolę takiego centrum komunikacji przyszłości. Konkretnie rzecz biorąc,oprócz ułatwień politycznych i celnych,oprócz koncesji strefy wolnocłowej i t.d. wchodzi tu w rachubę przede wszystkim stworzenie odpowiedniej bazy dla samolotów i wodnopłatowców transatlantyckich.Nietylko zatem odpowiednie i szybko zbudowane lotnisko wraz ze wszystkimi instalacjami przyziemia, lecz również baza dla wodnopłatowców.

Atlantyk Północny. Chcąc się zorientować w obecnej sytuacji na Atlantyku Północnym i w wysiłkach konkurujących wielkich kompanij lotniczych należy sobie raz jeszcze uświadomić jaki jest

a/ objekt do przewiezienia: rocznie przepływa przez Atlantyk Półn. około 380.000 pasażerów /175.000 I-szej klasy/ ze Stanów Zjedn. do Europy i o 10% więcej w kierunku odwrotnym /emigracja do Stanów Zjednoczonych/. Z tej liczby lotnictwo komunikacyjne już w pierwszych latach eksploatacji liczy na 15% pasażerów I-szej klasy, a zatem przeszło 25.000 pasażerów w każdym kierunku + bagaż przeciętnie 25 kg.

Poczta I-szej klasy	dziennie	3.738 kg
druki	"	21.184 kg
przesyłki	"	12.461 kg
	Razem	37.383 kg

z tego poczta I-szej klasy odrazu przejdzie na przewóz lotniczy, z pozostałych zaś objektów przewozowych 10%, czyli około 3 i 1/2 tonny poczty i około 3 i 1/2 tonny innych przesyłek nadaje się dziennie do przewozu, czyli dziennie w każdym kierunku około 100 pasażerów, 2 i 1/2 tonny bagażu, 3 i 1/2 tonny poczty i 3 i 1/2 tonny frachtu.
Jest to więc objekt bardzo poważny,mogący zapewnić eksploatację dochodową w obecnym stanie pojemności maszyn na dwa połączenia dziennie w każdym kierunku.

b/ Warunki pracy na Północnym Atlantyku są bardzo trudne ze względów atmosferycznych. Odległości do pokonania są jednak znacznie mniejsze od odległości na Pacyfiku,oblatywanym przez Pan American Airways już od 3 lat. I tak np. z Warszawy przez Islandię i Grenlandię do New-Yorku jest około 7.100 km, z czego najdłuższy odcinek morski nie przekracza około 1.300 km.Z Warszawy do New-Yorku drogą południową odległości są znacznie większe:

Warszawa-Lizbona	2.700 km
Lizbona-Horta	1.700 km
Horta-Bermudy	3.320 km
Bermudy-New York	1.250 km
Razem około	9.000 km

Z dróg tych droga północna możliwą jest tylko w przeciągu paru miesięcy okresu letniego, przynajmniej w dzisiejszym stanie techniki,droga południowa naromiast o warunkach atmosferycznych znacznie lepszych jest dłuższa i ma odcinki morskie tak wielkie,iż przy dzisiejszym sprzęcie ciężar handlowy,który mogą zabierać samoloty zmniejsza się bardzo poważnie.

c/ Geografia Polityczna. Droga północna znajduje się oprócz samej Islandii w rękach Anglo-Sasów, to też kompania angielska Imperial Airways wykorzystała to z początku, chcąc zapewnić sobie monopol drogi północnej, dziś już jednak na drogę tę otrzymały koncesję również współpracująca kompania amerykańska Pan American Airways a także francuska kompania Air France.

Droga południowa jest dziś teoretycznie otwarta. W 1919 roku,to znaczy w chwili, kiedy nie można było mówić jeszcze o eksploatacji linii przez Atlantyk Północny Francuzi,przewidując ważność Azorów, zapewnili sobie na tych wyspach od Portugalii monopol lądowania i startów. Do tej pory monopol ten wygasł i koncesję na te wyspy otrzymały już Stany Zjednoczone i Anglia, a Niemcy i Francja tymczasowe pozwolenia na loty próbne. Na Bermudach Anglicy dopuścili już do eksploatacji linii Bermudy-New York kompanię Pan American Airways.

d/ Współpraca czy konkurencja. Stany Zjednoczone oświadczyły w roku bieżącym, ponieważ 75% pasażerów między nimi a Europą jest pochodzenia amerykańskiego, zatem większość transportów powinna do nich należeć,z góry zaznaczając, że nie dadzą się tak eksploatować,jak to ma miejsce przy transportach morskich. Ze strony Stanów Zjednoczonych stanęły do konkurencji 2 towarzystwa: potężne towarzystwo Pan American Airways i świeżo założone przez zazdrosnych armatorów okrętowych towarzystwo American Export Airlines /to ostatnie nie posiada bowiem ani sprzętu,ani personelu odpowiadającego tak ważnemu zadaniu/. Towarzystwa te konkurowały ze sobą dotychczas teoretycznie,ale niedawno doszły do porozumienia, na mocy którego nastąpił podział ich zainteresowań w Europie a mianowicie: Pan American Airways przypadła w udziale północna, a American Export Airlines południowa Europa. Oba te towarzystwa zastrzegły sobie możliwość przedłużenia swych linij na Wschód.

Ze strony europejskiej wchodzą obecnie w grę na Atlantyku Północnym 4 towarzystwa,a mianowicie: angielskie Imperial Airways,które będzie latać w poolu z Pan American Airways, włoskie Ala Littoria, współpracujące z American Export Airlines, wreszcie pool francusko niemiecki Air France - Deutsche Lufthansa.

e/ Przeloty w bieżącym roku. Kompanie lotnicze nie dotrzymały pod tym względem swych przyrzeczeń, Anglicy zaanonsowali 15 lotów tam i na powrót,zrealizowali tylko 1 na short " Mayo " composite. Stany Zjednoczone zadeklarowały 15 do 20 lotów,nie zrealizowały żadnego,Niemcy zadeklarowały i wykonały 14 lotów,Francja zadeklarowała 6,zrealizowała 1.

Należy stwierdzić,iż kompanie lotnicze konkurowały dotychczas ze sobą czysto teoretycznie ,żadna z nich jednak nie jest jeszcze zdolna do utrzymania regularnej komunikacji w stopniu koniecznym w stosunku do obiektu do przewożenia na Atlantyku Północnym,gdyż sprzęt potrzebny do tego poważnego zadania będzie gotowy prawdopodobnie nie wcześniej, niż w 1940 roku. Biorąc pod uwagę trudności, jakie kompanie spotykają na tym szlaku należy oczekiwać,że zamiast konkurencji rozwinie się współpraca.

Stany Zjednoczone. Rezultaty za pierwsze 6 mies. 1938 r. eksploatacji linij lotniczych U.S.A..
km 62.337.310 pasażerów 666.825 fracht 1.788.677 kg

Washington otrzyma nowy port lotniczy o powierzchni 300 ha, 8 dróg startowych o długości 1550 m. każda. Lotnisko ma być ukończone na koniec 1940 roku.

Pan American Airways zwróciło się do nowych władz lotnictwa cywilnego U.S.A. Civil Aeronaut.Authority. z prośbą o rewizję stawek pocztowych na jej liniach dalekobieżnych, zwłaszcza na linii USA-Chiny podwyżka z $.4.- na $.7.- za funt/mila umotywowana byłaby dużymi kosztami tej linii. O ile ta rewizja kontraktów poolowych P.A.A. dojdzie do skutku, to należy się spodziewać zmiany całego systemu,stosowanego dotychczas przez Rząd U.S.A. do kompanij lotniczych, a zatem wyjścia tych kompanij z obecnego kryzysu tym bardziej, iż sprawę tę poparło już United Airlines,które przewozi około 33% całej wewnętrznej poczty U.S.A.

Wielka Brytania. Minister Powietrza Wielkiej Brytanii Sir Kingsley Wood oświadczył 11 listopada,iż Imperial i British Airways zostaną połączone w jedną instytucję użyteczności publicznej. W ten sposób zostaną zakończone dyskusje i sprawy,trwające od dwóch lat w sprawie I.A.L..14-go listopada nowy dyrektor Sir J.C.W.Reith przedstawił sprawozdanie eksploatacyjne i bilans na zgromadzeniu wspólników , który opiewa na 8.513.305 funtów, czyli około 210 milj.zł.. Rezultaty eksploatacyjne wskazują iż towarzystwo to stało się przede wszystkim kompanią przewożącą pocztę Imperium. Przewozy pasażerów nie wskazują natomiast wzrostu w stosunku do lat poprzednich. Cała eksploatacja jest oparta na Ł.3.000.000 jakie Rząd przeznaczył na lotnictwo cywilne. Nic też dziwnego, iż dywidendy zostały ograniczone,a kurs akcji I.A.L. spadł z Sh.30.- na Sh.21.-obecnie krążą pogłoski,iż Rząd przejmie ostatnie Ł.1.000.000.-.- akcji po kursie Sh.31.6 za akcję.Przed połączonymi towarzystwami Imperial i British stoją następujące zadania: rozbudowanie systemu komunikacji imperialnej, stworzenie linii przez Atlantyk Północny i Południowy,wreszcie stworzenie odpowiedniej sieci połączeń z krajami kontynentu.
O ile połączone kompanie sprostają temu zadaniu, jak należy tego oczekiwać, to lotnictwo komunikacyjne Wielkiej Brytanii stanie się rzeczywiście najpotężniejszym systemem komunikacji światowej.

Lotnictwo komunikacyjne Wielkiej Brytanii /z dominiami,koloniami i t.d./osiągnęło w r.1937 rezultaty imponujące:

km.przelecianych	51.999.356	poczty	2.909,39 ton
pasaż.przewiez.	500.159	frachtów	24.937,79 ton

Z czego IAL z towarzystwami afiliowanymi wykonał km 9.173.240 i przewiózł 65.000 pasażerów.

Dotychczas wszystkie próby Imperial Airways na Atlantyku odbywały się jedynie na trasie północnej, to znaczy pomiędzy Islandią a Nową Fundlandią. Ostatnio IAL wysłał p.G.S.Thompson'a w celu przestudiowania możliwości oparcia się na Azorach.

Zapotrzebowanie na przewóz poczty świątecznej z Anglii i do Anglii jest tak wielkie, iż towarzystwo Imperial Airways nawet po uruchomieniu wszystkich swych rezerw sprzętu nie mogłoby mu podołać, przewożąc równocześnie pasażerów, to też na grudzień przewóz pasażerów na liniach IAL'u na Bliski i Daleki Wschód <u>został wstrzymany</u>

British Airways zamierza jeszcze w b.roku otworzyć pocztową linię Londyn-Lizbona /1700 km/ jako pierwszy etap linii do Ameryki Połu... Sprzęt Lockheed 14.

<u>Dominia Wielkiej Brytanii</u>. M.F.Jones,Postmaster General Nowej Zelandii oświadczył,iż już w lutym 1939 r. zostanie otwarte połączenie pocztowe Nowej Zelandii z Australią. Linia ta będzie obsługiwana na wodnopłatowcach Short Empire powiększanych.

17-go października została otwarta linia Transkanadyjska Montreal-Winnipeg-Vancouver. Pierwsze przeloty trwały ok.22 godzin,długość linii około 4.000 km.

<u>Niemcy</u>. DLH zamierza wprowadzić na Atlantyku Południowym przewóz pasażerów. Czteromotorowy wodnopłatowiec Dornier Do 26 zabierałby oprócz poczty i frachtów również 4 pasażerów.

Deutsche Zeppelin Ruderei wystąpiła do Rządu Stanów Zjednoczonych z prośbą o przyznanie koncesji na 25 lądowań rocznie sterowców na terytorium Stanów.

<u>Holandia</u>. H.Martin, jeden z dyrektorów KLM oświadczył po przylocie do Batawii, iż w r.1941 po wprowadzeniu Douglasów DC 4 przelot Amsterdam-Batawia będzie trwał zaledwie 2 ½ dnia. Ten wielki postęp w połączeniach z Indiami KLM zamierza zrealizować przez wprowadzenie lotów nocnych na całej trasie i zlikwidowanie zbyt licznych lądowań,a mianowicie zamiast dotychczasowych 20 lądowań między Amsterdamem a Batawią Douglasy DC 4 KLM lądować będą tylko dwa razy, a to w Basrah i w Ratinnana na Cejlonie.

Amsterdam - Basrah	ok. 4.400 km
Basrah - Ratinnana	ok. 4.200 km
Ratinnana - Batavia	ok. 3.400 km
Razem	ok.12.000 km

W stosunku do linii poprzednio oblatywanej /14.500 km/ przedstawia ta nowa trasa skrócenie drogi o około 2.500 km.
Jeżeli KLM zrealizuje tę linię, jak zapowiada już w r.1940,będzie to bez wątpienia jedna z najpiękniejszych realizacji lotnictwa komunikacyjnego.

Projekt budowy centralnego portu lotniczego dla całej Holandii został definitywnie zaniechany.
Port lotniczy w Shiphol w Amsterdamie został powiększony prawie że trzykrotnie z 79 ha na 210 ha. Wybudowano 4 drogi startowe, szer.40 m.,dług.1000 m.. 75% kosztów tego powiększenia zostało pokrytych z budżetu Amsterdamu,reszta zaś z budżetu państwowego.

Pisaliśmy już, że linie holenderskie dolatują do Sidney. Obecnie wyjaśniło się, że KLM oblatuje linię tylko Amsterdam-Batavia, a linię Batavia-Sidney KNILM /towarzystwo niezależne powstałe w Indiach Holenderskich/. Australia odmówiła bowiem KLM koncesji, by nie stwarzać zbyt ostrej konkurencji dla Imperial Airways.

Italia. Rozwój lotnictwa komunikacyjnego włoskiego w roku bieżącym należy przypisać bezpośredniej inicjatywie i woli Szefa Rządu włoskiego. Wzorem Anglii włoskie kompanie lotnicze dzielą między siebie zadania komunikacyjne i zainteresowania terenowo.
Ala Littoria/tow.narodowe/ otrzymało w przydziale linie imperialne dalekosiężnej ekspansji i Morze Śródziemne.
Avio Linee Italiane tow Fiata /wykazujące w roku bieżącym dużą ruchliwość/ została przydzielona większość linij europejskich.
Piaggio obsługa frachtowa /tymczasowo/ Abisynii.
Dowiadujemy się ostatnio ciekawych wiadomości,kt óre pozwalają nam odtworzyć plan włoskiej ekspansji linij lotniczych.
New York Times donosi,że armatorzy włoscy współpracują z armatorami American Export Steamship Co. od dwóch lat w studiach meteorologicznych drogi Lizbona-New York. Studia te są dość posunięte by rozpocząć już eksploatację linij lotniczych.

Według opublikowanego ostatnio dekretu Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego we włoskim Ministerstwie Lotnictwa została zorganizowana następująco:

I-szy Departament przewozów powietrznych,
- 1. Sekcja-lotnicze przewozy handlowe,rejestr lotniczy
- 2. Sekcja -patenty
- 3. Sekcja - lotniska, kontrola ruchu, koncesje.

II-gi Departament prawny.
- 1. Sekcja- prawo,konwencje
- 2. Sekcja- informacje,statystyki,wydawnictwa

III-ci Departament Administracyjny.
- 1. Sekcja- umowy i likwidacja rachunków
- 2. Sekcja- budżet, buchalteria
- 3. Sekcja- inspekcja.

IV-ty Departament Techniczny
- 1. Sekcja- połączenia lotnicze i trasy
- 2. Sekcja- radio i meteo.

Kapitał zakładowy Ala Littoria wynosił 18.000.000 Lir,10-go stycznia 1938 r. został podniesiony do sumy 50.000.000 Lir. Ostatnio Rada Ministrów pozwoliła na podniesienie kapitału o dalsze 40.000.000 Lir. Sumy te mają być wpłacone w ciągu 3-ch lat. Sprawa kapitału Ala Littorii wiąże się ściśle z otwarciem linij transatlantyckich tego towarzystwa.

Włosi doszli już do porozumienia z Francją w sprawie swej linii do Ameryki Południowej,a mianowicie otrzymali koncesję na lądowani

w Dakarze na podstawie wzajemności za oparcie dla Air France w Benghasi i Tripoli dla jej linii na Daleki Wschód.

Kompania Aviotransporti, o której już pisaliśmy otworzyła 28-go października dwie linie frachtowo-pocztowe:

Addis Abeba - Gondas - Dessie
Addis Abeba - Dire-Daua- Assab

Francja. Z okazji pięciolecia towarzystwa Air France, dyrektor generalny, Louis Allegre podał w skrócie rezultaty i projekty.

	1933 rok	1938 rok
sieć	37.000 km	50.255 km
samolotów	259	80
szybkość handl.	175 km/godz	275 km/godz
wypadki pasaż. na 1 milion pas/km	0,18	0,0035
przewieziono pasaż.	40.000	100.000

Dzięki nowemu sprzętowi Bloch 220 i Devoitine D-338 Air France wytrzymało konkurencję z obcymi towarzystwami, a obecnie zamawia już nowy sprzęt, a mianowicie:
Bloch / 161 /.33 pasaż. , szybkość przelotowa 325 km/godz
Devoitine /D 342/ 27 " " " 325 km/godz
SE 200 50 " " " 320 km/godz
Na Atlantyku Południowym zostanie wprowadzony przewóz pasażerów na wodnopłatowcach LEO 47, poczem na wielkich 60 tonowych SE 200. Sieć Air France obejmie już w przyszłym roku Egipt, uwzględniając węzłowe położenie tego kraju w basenie Morza Śródziemnego.

Port lotniczy w Cannes zostanie powiększony do łącznej powierzchni 60 ha i otrzyma drogi startowe o długości 1200 m. każda.

Régie Air-Afrique zamówiło 3 Lockheed 14. Warto tu zaznaczyć, że chodzi o kompanię państwową, a nie o towarzystwo prywatne. Air-Afrique została zmuszona do tego zamówienia, gdyż eksploatuje linie afrykańskie wspólnie z towarzystwem belgijskim Sabena, które wprowadziło nowy, szybki sprzęt Savoia Marchetti S 83. Na rynku francuskim nie ma natomiast sprzętu tego rodzaju zwłaszcza iż chodziło tu o szybką dostawę.

Szwajcaria. Nocna linia pocztowa Swissair'u do Frankfurtu oblatywana będzie przez całą zimę, z tą zmianą, że punkt wyjściowy linii przeniesiony będzie z Bâle do Zürichu /lotnisko Dübendorf/.

Węgry. Węgierskie towarzystwo Malert zostanie zreorganizowane i podlegać będzie bezpośrednio Ministerstwu Handlu i Komunikacji. Program ruchu tego towarzystwa będzie znacznie powiększony. W roku 1939 Malert ma wykonać 900.000 km.

Kraje Bałtyckie. Od 8-go do 11-go grudnia spotkają się w Tallinnie delegaci lotniczy Finlandii, Estonii, Łotwy i Litwy. Na porządku dziennym obrad figuruje między innymi stworzenie wspólnej linii Bałtyckiej.

Japonia. Nippon Air Transport Co. kupiło 5 Lockheed 14 dla eksploatacji linii Tokio-Hsinking, ponadto towarzystwo Tachikawa Airplane Co. zakupiło licencję na budowę samolotów tego typu w Japonii.

Japan Air Transport Co. otworzyło 5.*.b.r. nowe linie Tokio-Peking i Fukua-Nanking.

Mandżuria. Manchuria Aviation Co. kupiła 5 samolotów Junkers JU 86. Sieć eksploatowana przez to towarzystwo wynosi 8.420 km.

Nowe prototypy samolotów amerykańskich. Douglas i Lockheed mają zamiar wypuścić nowe modele opracowane specjalnie dla linij krótkodystansowych o niewielkim zasięgu, dużym udźwigu handlowym i małej szybkości lądowania /Douglas DC 5 i Lockheed 27 /.

Dyskusja na temat umiędzynarodowienia handlowej żeglugi powietrznej. Po raz drugi już zaczyna się mówić o umiędzynarodowieniu lotnictwa komunikacyjnego. Za pierwszym razem miało to miejsce w roku 1932, gdy na forum Ligi Narodów poruszono sprawę lotnictwa wogóle. Obecnie projekty tego rodzaju wychodzą z zupełnie innego źródła, a mianowicie wybitny przedstawiciel amerykańskiego lotnictwa komunikacyjnego, odbywający ostatnio po Europie podróże w celu studiów, jest zdania, że wielkie towarzystwa lotnicze amerykańskie i europejskie winny się zrzeszyć, wykupić małe kompanie i stworzyć jeden wielki międzynarodowy koncern. Informacja ta jednak wydaje się przedwczesną wobec autarkicznego nastawienia poszczególnych państw.

Samolot czy wodnopłatowiec. Znany konstruktor amerykański, Igor Sikorsky, z okazji zebrania Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung wygłosił w Berlinie odczyt, w którym porównał samolot do wodnopłatowca i doszedł do następującej konkluzji.
Przy dużych jednostkach budowa wodnopłatowców opłaca się znacznie lepiej, niż samolotów lądowych, a to dzięki uniknięciu budowy ciężkiego podwozia i możliwości większego obciążenia powierzchni nośnej, ze względu na ogromne przestrzenie wodne, z których będzie startował wodnopłatowiec w porównaniu z ograniczonym terenem lotnisk. Ponadto wodnopłatowce 100-tonowe zapewnią wyczyny, jakich nie można się spodziewać po maszynach mniejszych. Pod względem eksploatacyjnym sprzęt tego rodzaju będzie specjalnie cennym, zwłaszcza na liniach transoceanicznych.

MR